

**J. R.**

---

## Ochrona prawna przed hałasem wywołanym przez samoloty

---

Palestra 5/10(46), 84-85

---

1961

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Autostopowicze, jak wykazuje autor, odgrywają rolę podstawową w przestępstwach popełnianych na autostradach NRF, zarówno jako ich sprawcy, jak też i ofiary. Autostopowicze stają się często sprawcami wypadków drogowych, powodując m.i. nagie zatrzymanie się wozu, za którym jadą inne. Wśród autostopowiczów wykrywa się coraz więcej złodziei (i to zarówno przypadkowych, jak i zawodowych). Kroniki kryminalne NRF ostatnich lat notują także poważne zwiększenie się aktywności band rabusiów, zorganizowanych jako grupy autostopowiczów (już po otwarciu pierwszych autostrad prowokowali oni wypadki np. przez przeciągnięcie metalowego kabla wpoprzek szosy, aby potem ograbić uległe katastrofie samochody i ich właścicieli).

Wymowną ilustrację tych tez autora znajdujemy na stronie 11 tegoż czasopisma, gdzie w kronice przestępczości mamy kilka opisów przestępstw popełnionych przez autostopowiczów lub na autostopowiczach we Francji.

Wagabundzi płci żeńskiej, prawie bez wyjątku prostytutki, poza kradzieżami dopuszczają się często szantażu (łatwo znaleźć właściciela, zanotowawszy sobie numer rejestracyjny samochodu). Z kolei i sami autostopowicze bywają ofiarami licznych przestępstw, głównie seksualnych, a często także kradzieży.

## Ochrona prawna przed hałasem wywołanym przez samoloty

Dotychczas znajdujemy się jeszcze na etapie walki z hałasem ulicznym wywoływany przez głośniki lub samochody. W USA natomiast, gdzie rocznie z różnych lotnisk dokonuje się około 65 milionów lądowań lub startów, prawo stanęło już do walki z hałasem wywoływany przez samoloty.

Hałas wywoływany przez samoloty, a także możliwość spowodowania innych szkód przez lecące na zbyt niskiej wysokości samoloty odrzutowe (niekiedy z ponaddźwiękową szybkością) spowodowały wkroczenie prawa w obronie interesów ludności, zagrożonych przez olbrzymi rozwój komunikacji lotniczej. Zagadnieniu temu poświęcone jest obszerne opracowanie zamieszczone na łamach „Harvard Law Review” z czerwca br. (nr 8, vol. 74) pt.: *Airplain noise: problem in tort and federalizm*.

Jest to w tej chwili jeden z najpoważniejszych problemów, dotyczący wielu tysięcy obywateli USA mieszkających w pobliżu setek lotnisk. Hałas przeszkadza we śnie, pracy i odpoczynku, ogranicza możliwości spokojnego korzystania z posiadłości graniczących lub położonych w pobliżu lotnisk. Zbyt niskie loty samolotów powodują częste straty materialne, stając się przyczyną różnorodnych wypadków, zagrażających życiu i zdrowiu mieszkańców.

Niestety, postęp techniki w tym wypadku nie przynosi poprawy sytuacji. Im większe i potężniejsze są samoloty, im bardziej rośnie ruch lotniczy, tym bardziej wzrasta hałas i możliwość wypadków, tym większa liczba mieszkańców zostaje zagrożona (nowoczesne samoloty odrzutowe wymagają większej przestrzeni dla startu i lądowania). Prawo staje więc w obronie praw mieszkańców terenów położonych wokół lotnisk.

Już w 1946 r., kiedy Sąd Najwyższy USA po raz pierwszy (i jak dotychczas jedyny) rozpatrywał sprawę tego typu (*United States v. Cansky*), zajął on stanowisko, że stałe niskie loty samolotu wojskowego mogą stanowić naruszenie prawa prywatnej własności, za które należy się odszkodowanie (w omawianej sprawie sąd przyznał powodowi odszkodowanie zarówno za poniesione w wyniku

tego lotu straty materialne w postaci utracenia kur, jak też i za zmniejszenie praw do korzystania z nieruchomości).

Problematyka powyższa rodzi szereg skomplikowanych kwestii natury prawnej, których powstawaniu nie zapobiegło nawet wydanie specjalnej ustawy (Federal Aviation Act z 1958 r.).

Artykuł cytuje szereg ciekawych orzeczeń sądów USA, mających za przedmiot skargi o odszkodowanie za szkody wywoływane przez hałas spowodowany przez samoloty.

## Nowa duńska ustawa o sytuacji prawnej dziecka

Ustawa powyższa została wydana w dniu 18.V.1960 r. Jej tekst zamieścił i zapatryzył uwagami Franz Marcus (Kopenhaga) w nrze 1 (z czerwca 1961 r.) „*Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*”.

Godny podkreślenia jest przede wszystkim fakt, że ustawa w zasadzie nie rozróżnia podziału na dzieci ślubne i pozamałżeńskie, wprowadzając ich zrównanie w prawach. Ustawa inkorporowała również w swoich przepisach rezultaty postępu badań medyczno-biologicznych w celu doprowadzenia do ustaleń biologicznego ojca dziecka. Praktyka oparta na rozbudowanej już nauce o grupach krwi, nowsze osiągnięcia antropologii (np. ostatnie doświadczenia, według których z budowy dziecka można wyciągnąć określone wnioski n.t. czasu jego poczęcia, a tym samym n.t. osoby biologicznego ojca), umożliwiły istotne złagodzenie rygorystycznych dotychczas reguł dowodowych w sprawach o ustalenie ojcostwa. Tak więc jak dotychczas mąż, aby zaprzeczyć ojcostwu, musiał udowodnić, że nie mógł być ojcem dziecka swojej żony. Obecnie według art. 2 ustawy wystarcza, że udowodni on fakt utrzymywania stosunków cielesnych przez żonę z innym mężczyzną w okresie zajęcia w ciążę.

Odrębną podstawą uzasadniającą fakt pozamałżeńskiego pochodzenia dziecka jest okoliczność, że rodzice w okresie jego poczęcia nie mogli przebywać razem. Mąż matki dziecka może wnieść skargę o zaprzeczenie ojcostwa w terminie 1 roku od czasu, w którym dowiedział się o okolicznościach uzasadniających zaprzeczenie ojcostwa, najpóźniej jednak w ciągu 5 lat po urodzeniu się dziecka. Wprowadzenie tych terminów opiera się zdaniem autora na założeniu, że matka i dziecko nie powinny być narażone przez nie określony czas na możliwość kwestionowania przez męża faktu małżeńskiego pochodzenia dziecka; trwałość raz uzasadnionego i nie kwestionowanego statusu dziecka jest ważniejsza od ustalenia biologicznego ojca.

Ustawa, poza rozdziałem I o ojcostwie, zawiera jeszcze 3 dalsze: zabezpieczenie bytu dziecka (rozdz. II), przyczynianie się do ponoszenia kosztów porodu (rozdz. III) oraz inne postanowienia (rozdz. IV).

Jednocześnie z powyższą ustawą wprowadzone zostały zmiany do ustawy o organizacji wymiaru sprawiedliwości zmierzające do nowego uregulowania biegu postępowania w sprawach o ustalenie ojcostwa, a to w celu jego dalszego przyspieszenia przy zapewnieniu osiągnięcia jak najlepszych rezultatów.

Obie ustawy stanowią znaczne osiągnięcie w prowadzonych niemal we wszystkich państwach pracach nad zapewnieniem należytej ochrony prawnej dziecka.